

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 228 DE 1995

JUNIO DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

E G A

Visita de una delegación de la Asociación Laboral Conductores y Guardas Unidos Funcionarios de ONDA desempeñando tareas en la Empresa General Artigas
- E G A -

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 14 DE JUNIO DE 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Delegación de la Asociación Laboral Conductores y Guardas Unidos Funcionarios de ONDA desempeñando tareas en la Empresa General Artigas (EGA), Francisco Gil, Américo González, Miguel Arrozque, José M. Germini y José Walter Pérez

Secretario : Julio Mendez Vila

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 38 minutos)

Agradecemos la presencia de la delegación de la Asociación Laboral de Conductores y Guardas Unidos, Funcionarios de ONDA que desempeñan tareas en la Empresa General Artigas.

Solicito a los invitados que, medida que hagan uso de la palabra, digan su nombre y apellido a los efectos de la versión taquigráfica. Además, pediría que fueran breves en virtud del escaso tiempo que disponemos ya que dentro de media hora recibiremos a otra delegación, a fin de poder cambiar ideas dentro de este lapso.

SEÑOR GIL.- Señor Presidente: soy Presidente de la Asociación de Conductores y Guardas de la Empresa EGA, ex funcionarios de ONDA.

En primer lugar, queremos agradecer que nos hayan recibido nuevamente y simplemente queremos plantear una inquietud que se ha creado con el servicio internacional de la línea Montevideo-Porto Alegre-San Pablo.

En mi poder tengo una nota del Ministerio de Transporte y Obras Públicas con fecha 26 de diciembre de 1994 que dice que esta Dirección Nacional de Transporte, cumplidos aquellos trámites legales vigentes en la materia, ha otorgado el contrato de concesión de servicio público en la línea internacional de transporte regular de pasajeros entre Montevideo, República Oriental del Uruguay, y Porto Alegre, República Federativa del Brasil con sus correspondientes prolongaciones y escalas a la Empresa Revelación S.A., Empresa General Artigas. De acuerdo a los convenios bilaterales vigentes suscritos entre los organismos nacionales de aplicación de ambos países, al amparo de acuerdos de alcance parcial sobre transporte internacional terrestre, la referida línea posee un sistema de explotación acorde a los siguien-

mar

[redacted]

25X1

tes detalles.

Inicialmente en el año 1973 se acordó una línea internacional de transporte regular de pasajeros entre Montevideo-Porto Alegre, con siete frecuencias semanales de explotación por cada bandera. Durante la reunión bilateral celebrada en el mes de noviembre de 1975, se acordó una prolongación de esa línea hasta la ciudad de San Pablo en territorio brasilero con escala en Florianópolis y Curitiba, y hasta la ciudad de Paysandú en territorio uruguayo con escala en San José y Trinidad. De las siete frecuencias semanales, simplemente una se prolongó hasta la ciudad de Paysandú y tres hasta la ciudad San Pablo. Durante la celebración de la reunión bilateral desarrollada en 1982, a pedido de la delegación de Brasil, se dejó sin efecto la prolongación acordada hasta las ciudades de Paysandú y San Pablo. Finalmente, durante la sexta reunión bilateral celebrada en el mes de octubre de 1986 ambas delegaciones acordaron establecer las tres prolongaciones vigentes hasta la ciudad de San Pablo, una parada en la ciudad de Camboriú para el descenso y ascenso de pasajeros, debiéndose acordar la tarifa pertinente.

Por lo tanto, de acuerdo al detalle descripto anteriormente la línea ha acordado bilateralmente el siguiente sistema de explotación: línea regular de transporte de pasajeros entre Montevideo y Porto Alegre con siete frecuencias semanales, con hora de salida a las 22 horas de cada extremo; tres de las cuales fueron prolongadas hasta la ciudad de San Pablo con escala en las ciudades de Florianópolis y Curitiba y una parada para el ascenso y descenso de pasajeros en Camboriú. En consecuencia, para esta Dirección Nacional, todo sistema de explotación de la línea no comprendido en el acordado bilateral entre las organizaciones nacionales competentes de Uruguay y Brasil carecen de sustento legal que permitan su implementación.

Deseo aclarar que este es un acuerdo que existe entre el Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Uruguay y el órgano respectivo de Brasil.

mar

25X1

A

El problema que venimos a plantear, de acuerdo a este reglamento --pido disculpas porque no somos oradores, sino obreros del volante-- es que éste no se está cumpliendo. Mientras la empresa ONDA cerró, la compañía TTL comenzó a hacer siete frecuencias semanales a San Pablo, pero en el momento en que se le concedió la línea a la empresa EGA, debía realizar tres turnos semanales a esa ciudad.

Tengo en mi poder una nota enviada por la Dirección Nacional de Transporte a la empresa TTL, con fecha 30 de diciembre de 1994, en la que se le dice que, ante gestiones realizadas por parte del señor Ministro de Turismo, Mario Amestoy, por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Director Carlos Brunini y por la Embajada de Brasil, le comunican que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señor José Luis Ovalle, acordó mantener el régimen de siete frecuencias semanales con destino a la ciudad de San Pablo hasta el día 15 de enero de 1995 como plazo impostergable. A partir de esa fecha, se reconocerán solamente tres frecuencias con prolongación a la ciudad de San Pablo, como fue acordado oportunamente. O sea que, a partir de que EGA toma la línea, la empresa TTL debería cumplir sólo tres frecuencias a la ciudad de San Pablo y siete semanales a Porto Alegre.

Por lo tanto, queremos hacer saber que lo dispuesto oportunamente no se está cumpliendo. Cabe agregar que elevamos una nota al señor Director Nacional de Transporte, en la que le comunicamos que esa situación nos está perjudicando tanto a nosotros como a la empresa. Asimismo, quiero hacer entrega de una copia de la comunicación que le hicimos llegar al señor Director Nacional de Transporte, en virtud de que no nos pudo recibir. Además, queremos sugerir que se deberían tomar las medidas pertinentes, ya que EGA aporta los beneficios correspondientes y todos los trabajadores somos uruguayos, mientras que la empresa TTL está en falta y se le debería hacer cumplir con lo establecido.

mar

25x10

Queremos indicar --si bien no tenemos pruebas escritas, pese a que el tema es delicado-- que la empresa TTL nos saca pasajeros aduciendo que va todos los días a la ciudad de San Pablo, lo que en la práctica no se está cumpliendo. Nosotros, que somos conductores, vemos que la empresa no llega a dicha ciudad. Asimismo, sabemos que cortan los turnos de San Pablo hacia Montevideo porque no tienen pasajeros, ya que no existe una empresa que pueda ir todos los días a ese lugar porque ello implica un costo de alrededor de $ 10.000. Según lo que nos ha informado la empresa, estaría peligrando nuestra fuente de trabajo. Incluso se ha planteado algún problema, pues no nos hizo los adelantos de sueldo debido a que la empresa en cuestión nos saca pasajeros en forma desleal. Si una persona va al mostrador donde se despachan los pasajes de la empresa TTL y pide un boleto a San Pablo, le dicen que se sale todos los días hacia esa ciudad. Sin embargo, en Brasil tienen 1.650 kilómetros para recorrer, subiendo y bajando pasajeros, lo que no puede hacer EGA . Pero, reitero, la empresa TTL lo hace. Digo esto, porque cuando vamos viajando hay gente que en el trayecto nos hace señas y tenemos obligación de detenernos, pero como llevamos una lista de pasajeros debemos ajustarnos a ella porque si asciende un inspector y se encuentra con que uno de ellos no está registrado debidamente desde la salida de Uruguay --cabe aclarar que podemos recoger pasajeros sólo hasta el Chuy-- nos pueden quitar hasta la concesión de la línea. Sin embargo, la empresa TTL funciona de una manera totalmente distinta, porque baja pasajeros en Camboriú, en Florianópolis y en Porto Alegre. Además, la empresa nos ha comunicado que en la Dirección Nacional de Transporte le han preguntado por qué no va todos los días a San Pablo. Creemos que eso es imposible, porque si la empresa cumpliera con ese recorrido diario debería cerrar en un mes por el costo tan elevado que ello implicaría y porque el mercado de pasajeros no alcanzaría para cubrir la demanda de las dos empresas. En ese sentido, debemos precisar que en la temporada pasada trabajamos en combinación con BUQUEBUS, la que le proporcionaba pasajeros a EGA. Sin embargo, como ésta última no va todos los días a San Pablo, se los daría a TTL simplemente por la razón de que dicha empresa afirma que hace ese recorrido

mar

diariamente, lo que en la práctica no es así. Reitero que nos sentimos perjudicados en todo sentido.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera saber de cuántos trabajadores se está hablando cuando se hace referencia a la empresa EGA y cuántos fueron absorbidos por ONDA.

Por otra parte, ustedes indicaron que mantuvieron contacto con la Dirección Nacional de Transporte del Ministerio, por lo que quisiera saber si tuvieron una contestación documentada de lo que opina esa Secretaría con respecto a este problema o si se trata de un trámite a abordar.

SEÑOR GIL.- Nosotros acudimos a una reunión convocada por el Directorio de EGA, a efectos de informarnos de todos los inconvenientes que se estaban planteando. Frente a esto, como trabajadores siempre tratamos de buscar una solución —lógicamente, si algo beneficia a la empresa, también va a repercutir en nosotros— pero, a nivel del Ministerio, ni el Director Nacional de Transporte ni el Subsecretario de Transporte y Obras Públicas aceptaron atendernos. Ante esta situación, le enviamos una nota porque, incluso, se nos preguntó cuántos obreros estaban incluidos en esta empresa.

Por otro lado, debemos señalar que la empresa EGA cumplió con los pliegos de licitación. En ese momento, se licitó la línea en base a tres turnos para la empresa adjudicataria —que resultó ser EGA— y tres turnos más para TTL. Es más; fueron contratados 24 ex empleados de ONDA, tal como lo establecía la licitación e, incluso, como la empresa comenzó a trabajar relativamente bien, tomó otros obreros contratados por la temporada. A esto debemos agregar el personal que tenía anteriormente, porque se trata de una empresa que ya estaba formada y, si bien no tengo las cifras exactas, trabajamos en EGA alrededor de 60 ó 70 personas.

Hace un momento me referí específicamente a la línea a Brasil y, repito, para tratar ese tema concurrimos al Ministerio donde solicitamos formalmente una entrevista que

mar

[redacted] 25X1

nos fue fijada para el día de hoy. Sin embargo, el jueves pasado se nos informó que el Director Nacional de Transporte no nos podía atender.

SEÑOR VIRGILI.- Observo que la denuncia que presentan apunta al hecho de que la empresa TTL estaría utilizando algo que no le corresponde, porque si bien tiene adjudicadas tres frecuencias semanales a San Pablo, está aduciendo que realizará 6 ó 7, lo que por ahora no ha ocurrido, o, por lo menos, no en forma total. Creo haber interpretado que ustedes han señalado que no existe ninguna empresa que pueda hacer siete frecuencias semanales y, además, creo que TTL puede cargar pasajeros en territorio brasileño, porque es una empresa que pertenece a ese país. Sin embargo, EGA no lo puede hacer y, por lo tanto, estamos frente a una competencia desleal. Sin embargo, eso es algo sobre lo cual no tenemos ninguna injerencia.

Finalmente, quisiera saber si ustedes están cumpliendo con las tres frecuencias.

SEÑOR GIL.- Si, señor Senador.

SEÑOR VIRGILI.- Entonces, ¿qué es lo que desean? ¿La idea es que TTL también cumpla con tres frecuencias?

SEÑOR GIL.- Lo que nosotros solicitamos es que se cumpla con el comunicado del 30 de diciembre, porque si bien éste fue enviado a TTL, la empresa no cumple con los tres turnos. En consecuencia, son las autoridades las que deben tomar las medidas correspondientes. Recuerdo que cuando la empresa ONDA cerró y le caducaron las líneas, a un compañero lo detuvo el mismo Director de Transporte, acompañado por un policía —incluso estuvo detenido en una comisaría— porque precisamente ese día caducaba la línea. Entonces, cabe preguntarse por qué en este caso en que a TTL se le comunica que sólo debe hacer tres frecuencias, tal como está establecido en los pliegos de licitación y en los acuerdos bilaterales de los dos países, no se la obliga a cumplir lo pactado. En cambio, la empresa EGA ha acatado todas las disposiciones. A modo de

mar

[redacted]

25X1

A

ejemplo, podemos decir que en nuestro caso se nos detuvo un coche en la ruta durante siete horas porque una piedra había astillado el parabrisas 10 centímetros, y en Brasil no está permitido circular en esas condiciones. Si bien estos son sólo detalles que parecerían muy simples, sí nos hacen cumplir con estas obligaciones e, incluso, hemos recibido multas por haber sobrepasado en 2 kilómetros la velocidad establecida. Sin embargo, en nuestro país, a TTL nadie la molesta y, si bien no es nuestro deseo que se la perjudique, sí queremos que la obliguen a cumplir con lo que corresponde.

SEÑOR SEGOVIA.- Observo que el problema, así como se ha planteado, es de control del Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque éste adjudicó tres horarios de salida, y se está realizando prácticamente el doble de frecuencias. Quiere decir que la objeción clara es que ante el comunicado que se le hizo a TTL en el sentido de que a partir del 15 de enero de este año debería operar con tres frecuencias a San Pablo, esta empresa no está cumpliendo con esta reglamentación, porque está operando con seis o siete frecuencias. Inclusive, todas estas frecuencias están fraguadas dentro del territorio brasileño porque, si bien en territorio uruguayo se cumplen normalmente, no ocurre lo mismo allí. De todos modos, me gustaría que nuestros visitantes nos aclararan si en el recorrido que TTL hace por Brasil, llega a San Pablo en todos los turnos o si los suspende a mitad de camino. También quisiera saber cuál es la actitud que a adoptado la patronal de EGA frente al Ministerio.

SEÑOR GIL.- El Director de la empresa EGA nos ha informado que por su lado está realizando gestiones y, precisamente, en el día de hoy se encuentra en una reunión bilateral que se está celebrando en la ciudad de Rivera, tratando de solucionar este problema. Quiere decir, entonces, que a los trabajadores se nos ha informado sobre qué es lo que está pasando en la empresa y, por nuestra parte, como Sindicato, tenemos que tratar de defender nuestra fuente de trabajo. No hemos venido aquí para ir contra la empresa, porque hasta este momento ésta ha cumplido con todas sus obligaciones —incluso con los sueldos— y ha hecho muchos esfuerzos

mar

25x10

invirtiendo más de lo que se le exigía en el pliego de condiciones porque, por ejemplo, en vez de cuatro coches adquirió seis.

Con respecto a la otra interrogante que acaba de plantear el señor Senador, debemos señalar que la empresa TTL no llega todos los días a San Pablo porque esto es imposible, salvo que se disponga un gasto tremendo que redunda en pérdidas. Es más, en nuestro caso nunca hemos encontrado en San Pablo los coches de TTL, y vemos que los detienen. Esto se puede verificar en la torre de control de la terminal donde quedan registradas todas las llegadas. Tengo entendido que esta empresa corta los turnos de las 22 horas a Porto Alegre y los saca con el turno que supuestamente va a San Pablo y que sale a las 22 y 30 minutos. Entonces, pedimos que verifiquen si algún día EGA dejó de cumplir un turno, tanto con destino a Porto Alegre como a San Pablo o desde estas ciudades hacia Montevideo. Hemos cumplido estrictamente con todos los turnos y, por lo tanto, nuestro pedido apunta a que se cumpla con todo lo que se ha dispuesto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una vez recibida esta información, enviaremos la versión taquigráfica correspondiente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Indudablemente, se trata de un tema interesante porque refiere al ordenamiento necesario para que el servicio tenga la permanencia y el nivel adecuados.

Por lo tanto, en nombre de la Comisión considero que todos los datos que ustedes nos han brindado han sido muy importantes y les daremos el trámite que corresponda.

(Se retira de Sala una Delegación de la Asociación Laboral de Conductores y Guardas Unidos Funcionarios de ONDA desempeñando tareas en la empresa General Artigas (EGA).

mar